

Le grandi infrastrutture di trasporto non rappresentano soltanto la spina dorsale della logistica, ma costituiscono il vero motore che plasma il destino economico e la vocazione internazionale dei territori. È muovendo da questa premessa che si è tenuta il 28 maggio, all'Arsenale di Venezia, durante il Salone Nautico, la conferenza **“Porti, interporti e corridoi. Venezia e l'Alto Adriatico come porta dei traffici verso l'Est”**. L'evento, organizzato da **Venice Sustainability Foundation (VSF)** in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia, il Comune di Venezia e VE.LA Spa, e con il supporto di Eni e Alilaguna, ha riunito le principali realtà del settore dei trasporti, del sistema portuale e aeroportuale per tracciare le **future rotte di sviluppo del Nord Est**.

Le discussioni hanno posto la lentezza sul ruolo e sul potenziale strategico dei porti dell'Alto Adriatico - Ravenna, Trieste e Venezia, assieme a Koper e Rijeka - quale arco portuale più vicino al baricentro dell'Europa economica. Un potenziale, questo, ancora fortemente inespresso, testimoniato da un dato su tutti: **il 69% delle aziende del Veneto predilige il porto di Genova come prima scelta per le esportazioni**. Un'evidenza che si inserisce all'interno di una più ampia perdita di competitività dell'intero sistema nazionale rispetto alle altre nazioni europee, capaci di adeguare le proprie strutture al crescente gigantismo dei portacontainer. Tra il 2025 e il 2021, sul totale di 10,2 milioni **TEU (Twenty-foot Equivalent Unit)** di aumento netto movimentati, il 56% si è concentrato nei porti olandesi e belgi, mentre il 23% nei porti spagnoli: in questo quadro, **i porti dell'Alto Adriatico - inclusi Koper e Rijeka, hanno costituito il 4,1%**. A questi limiti di crescita si accompagna, inoltre, **la debolezza nell'integrazione con il trasporto terrestre**, rimasta indietro rispetto al graduale spostamento verso est del baricentro produttivo europeo. Nodo critico in tal senso è costituito dai **valichi ferroviari italo-sloveni, che pesano appena il 5,2% sul totale dei traffici commerciali tra i due paesi**: un vero e proprio collo di bottiglia che frena lo sviluppo dei transiti soprattutto in termini di efficienza e sostenibilità, e che emerge nella sua criticità al confronto con il dato analogo nei traffici italo-svizzeri (70,5%) e italo-austriaci (27,2%).

A fronte di queste carenze strutturali, tuttavia, **il potenziale strategico dell'Alto Adriatico emerge anche alla luce degli eventi geopolitici in atto**, che stanno stravolgendo le rotte consolidate sul Mediterraneo, a partire da quelle per Suez e che impongono di trovare delle alternative. Come osservato da **Paolo Costa, Presidente del Comitato Scientifico di VSF**, sui tre corridoi sostitutivi studiati per l'attraversamento del Levante mediorientale, **il percorso più efficace passa per i porti dell'Alto Adriatico, con un vantaggio di costo del 7-10% rispetto a Genova e del 12-16% rispetto a Marsiglia**.

Per liberare questo potenziale e restituire all'area la propria vocazione internazionale, le discussioni emerse durante il convegno hanno indicato **nella costituzione di un sistema multiportuale unitario** tra tutti i cinque scali la soluzione per portare i grandi carrier a risalire l'Adriatico. Un hub integrato con una propria governance da accompagnare a uno sviluppo dei porti quali hub energetici per le energie rinnovabili e per l'idrogeno verde, a partire da quello di Porto Marghera.

I lavori della giornata si sono aperti con la prolusione di **Renato Brunetta**, **Presidente VSF e CNEL**, e con gli interventi introduttivi di **Luigi Brugnaro**, Sindaco di Venezia e di **Simone Venturini**, Sindaco eletto di Venezia. Il primo panel "Il nuovo contesto geopolitico e le ricadute economiche e commerciali" ha visto i contributi di **Antonio Villafranca** (ISPI), dell'Ammiraglio di Divisione **Domenico Guglielmi** (Istituto di Studi Militari Marittimi e Presidio militare di Venezia) e **Paolo Costa** (VSF e C+3C); nella prima tavola rotonda "Venezia, Veneto e l'Alto Adriatico: sfide e opportunità" sono intervenuti **Alessandro Panaro** (SRM), **Roberto Mantovanelli** (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia), **Nicola Boaretti** (Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa), **Roberto Tosetto** (Interporto di Padova), **Davide Bassano** (Gruppo SAVE); nella seconda "Non solo porti: un sistema infrastrutturale integrato per la sostenibilità dello sviluppo del Veneto" di **Umberto Vassallo** (CAV), **Stefano Frisoni** (FS Logistix), **Stefania Timperi** (Eni), **Giorgio Ceron** (Fincantieri), **Andrea Bersani** (TIM Enterprise), **Dario Ferrillo** (Almaviva), **Matteo Codognotto** (Codognotto Group), **Giuseppe De Marchi** (DBA Group) e **Damaso Zanardo** (Fondazione ITS Marco Polo e VeMarS).